Júlia Costa/CB/D.A Press




O pesquisador Guilhermo Vilas Bôas transformou em livro a pesquisa que fez com as memórias de passageiros, ex-ferroviários e moradores do locais por onde passava o Trem Bandeirante

# Nos trilhos da modernidade

Em 1968, o Trem Bandeirante começava a operar em Brasília, marcando o início da modernização da região ao ligar a nova capital do país a São Paulo. Com o encerramento do serviço, em 1992, o empreendimento de mobilidade caiu no esquecimento

» JÚLIA COSTA*

Passados oito anos da inauguração de Brasília, em abril de 1968, os habitantes da capital comemoravam outro marco da modernização da cidade. Era a abertura da estação Bernardo Sayão, no Núcleo Bandeirante, e a chegada do primeiro trem de passageiros do Distrito Federal. O Trem Bandeirante saía de Campinas, São Paulo, passava por outras cidades do interior do estado, cortava o Triângulo Mineiro e o interior de Goiás até chegar a Brasília.

O projeto era da companhia paulista Mogiana de Estradas de Ferro, em convênio com a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), e foi pensado tanto para transporte de pessoas quanto de carga. A chegada até Brasília foi simples: pelo prolongamento do ramal da estrada de ferro de Goiás, com um apêndice de 180 km. O serviço funcionou plenamente entre 1968 e 1976. Depois operou parcialmente de 1981 a 1992, quando foi interrompido completamente.

A história do Trem Bandeirante, assim como as memórias de passageiros, ex-ferroviários e moradores da região, foram o tema da tese de doutorado em História de Guilhermo Vilas Bôas, apresentada em 2025 na Universidade de Brasília (UnB). Agora, o pesquisador transforma a pesquisa no livro *Trem Bandeirante: histórias, memórias e esquecimentos ferroviários, de Brasília e do Brasil*, que será lançado na terça-feira, às 19h, no Ernesto Café, na 115 Sul.

## Modernização da cidade

A obra começa com a história ferroviária brasileira, até a reformulação feita por Juscelino Kubitschek na RFFSA, quando a empresa, antes estatal, é privatizada e fatiada em vários lotes para empresas cargueiras. Guilhermo ressalta, porém, que o papel de JK no desenvolvimento ferroviário brasileiro é diferente daquele comumente pensado. "São duas coisas ligadas. Ele é apontado como responsável pela expansão da indústria rodoviária no Brasil, e Brasília foi um grande expoente disso", diz. "O que trago na pesquisa é que, junto a isso, existia um planejamento de retomada da malha ferroviária."

O ex-presidente foi, por exemplo, o criador da RFFSA, que abrangeu todas as companhias ferroviárias estaduais. Além disso, reestruturou a malha ferroviária do país e assumiu as dívidas dessas empresas. "O grande problema foi que não houve investimento nas décadas seguintes que se esperava. A expectativa era de que tivesse um planejamento de médio e longo prazos das empresas", explica. O pesquisador atribui à ditadura militar a interrupção desse plano.

Em 1968, o sistema ferroviário já começava a apresentar declínio. O Trem Bandeirante faz parte, também, de um contexto maior de esquecimento da história ferroviária brasileira. Ao mesmo tempo, o Bandeirante continua vivo na memória de grupos que puderam usufruir dele. "Por falta de uma memória ferroviária de Brasília, as lembranças do trem de passageiros na cidade dependem do contexto e cenários específicos da vida das pessoas. As memórias são tanto individuais como coletivas, são plurais e diversas. Podemos falar de esquecimentos, no plural", afirma Guilhermo.

## Época esquecida

Uma das motivações da pesquisa foi justamente o desconhecimento de parte da população brasiliense sobre a existência de um trem de passageiros na capital. "Fui pesquisar os por quês dessas memórias não serem difundidas como outros elementos que remetem a Brasília", define.

No livro, a memória do Trem Bandeirante é resgatada a partir de entrevistas e depoimentos de três grupos. Primeiro, moradores das regiões próximas às estações, como a Metropolitana, o Núcleo Bandeirante, o Guará e o Cruzeiro (esse, na rodoferroviária), para entender como a linha ferroviária dialogava com as vidas e as próprias identidades dessas pessoas em relação a Brasília.

Outro grupo foram os ex-ferroviários da cidade, que trabalhavam tanto no trem quanto na operação das companhias da época na Bernardo Sayão e no pátio ferroviário. Aqui, entram os relatos daqueles que vendiam bilhetes, operavam os trens ou trabalhavam embarcados, como maquinistas, e chefes de trem e fiscais. Por último, ex-passageiros das mais variadas idades — entre estudantes e trabalhadores — para compreender quais as expectativas e motivações para buscar o trem como meio de transporte.

"Essas memórias dialogam com o que elas vivenciam hoje. Todos eles (os relatos) vêm acompanhados de discurso de lamento, do por que Brasília deixou o trem acabar, quão bom seria tê-lo novamente", conta Guilhermo. "Ao mesmo tempo, tem aquela questão de dever cumprido, principalmente dos rodoviários. O entendimento que o trem teve seu tempo e que, da forma como estava, não poderia continuar. Eles inseriram o trem na memória, que é acessível, mas não pode ser revivido."

***Estagiária sob supervisão de Márcia Machado**

ArquivoCB/CB/D.A Press

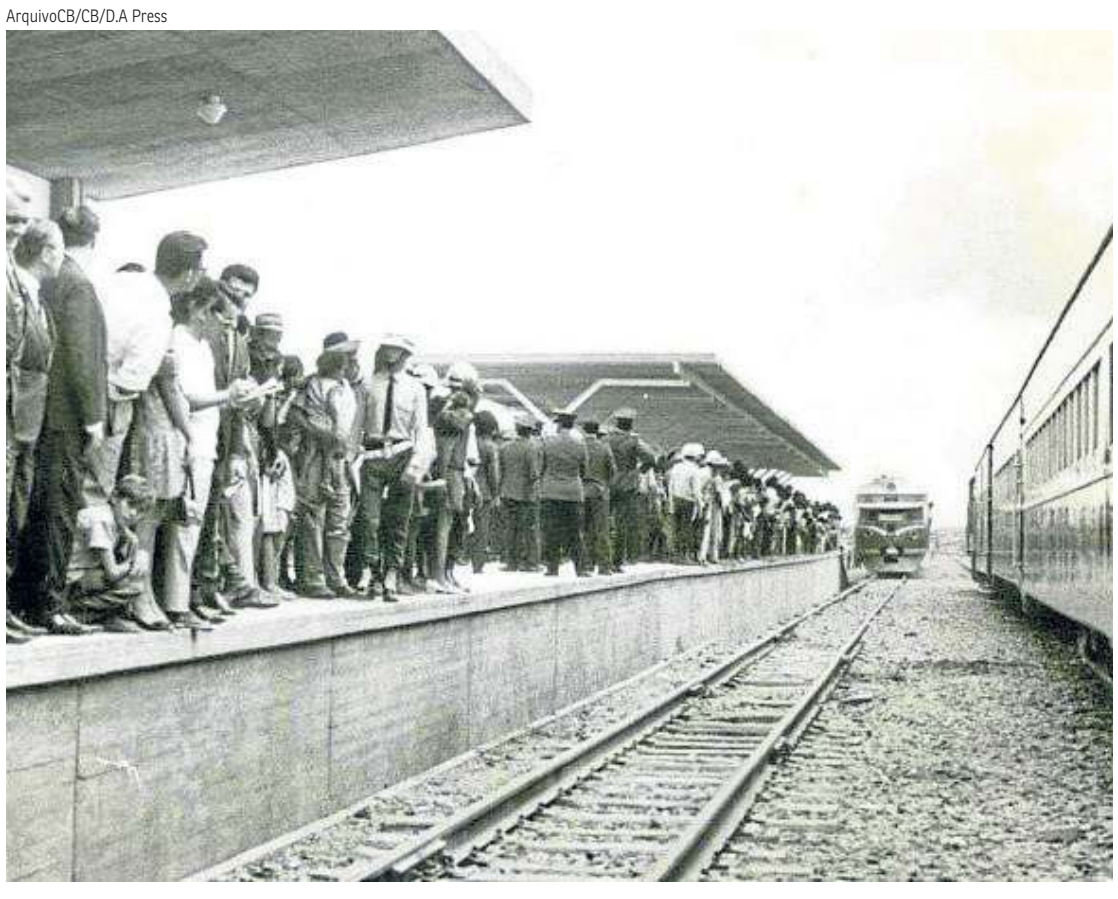


**Foto histórica da abertura da estação Bernardo Sayão, no Núcleo Bandeirante, em 1968**